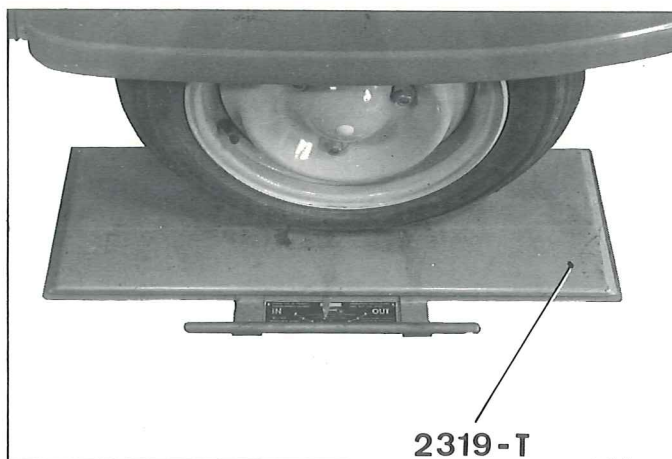


PL 573

♦ CONTROLE D'UN BRAS ARRIERE



2319-T

NOTA : Ces contrôles doivent être effectués lorsqu'un véhicule révèle, à la suite d'un choc, un comportement anormal sur route, ou une usure anormale des pneus.

1. Contrôler la position des roues arrière :

Véhicules sortis jusque Mars 1969 :

Les roues doivent avoir un pincement, vers l'avant, compris entre 0 et 8 mm.

Véhicules sortis depuis Mars 1969 :

Les roues peuvent avoir soit un pincement, soit une ouverture vers l'avant compris entre 0 et 4 mm.

Pour le contrôle il est nécessaire que les hauteurs avant et arrière du véhicule soient réglées (voir opération correspondante).

Mesurer à la hauteur de l'axe des roues, la distance entre les bords extérieurs des jantes à l'avant. Marquer à la craie les points mesurés. Faire avancer le véhicule pour que les roues tournent d'un demi-tour et mesurer à l'arrière la distance entre les repères (remis à la même hauteur). Utiliser une pige dont il existe plusieurs modèles dans le commerce. On peut également utiliser la plaque de ripage 2319-T.

Si le pincement ou l'ouverture ne sont pas dans les tolérances :

un des bras ou les deux bras sont faussés. Dans ce cas, il faut :

- soit contrôler la position des bras arrière sur le véhicule (voir §§ 3 à 7 même opération),
- soit déposer le bras et le contrôler sur un marbre (voir opération correspondante).

Si le pincement ou l'ouverture sont dans les tolérances :

Il faut contrôler le carrossage.

2. Contrôler le carrossage des roues arrière :

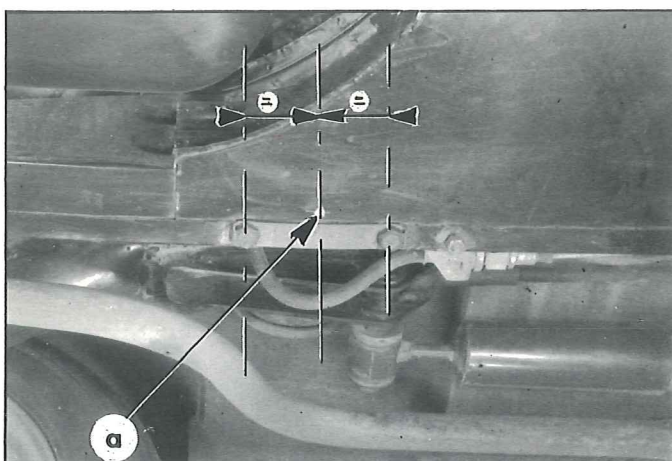
a) Vérifier et établir s'il y a lieu, la pression des pneus.

- Placer le véhicule sur un sol plan horizontal.

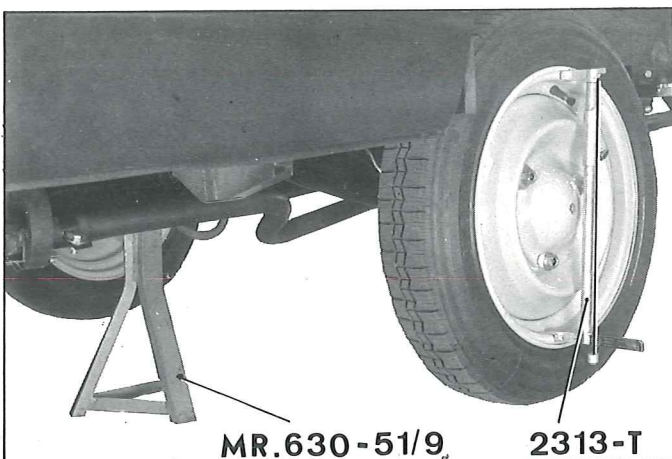
b) Caler le véhicule de façon à obtenir une hauteur de 285 mm. sous la plateforme en « a », au milieu des deux vis de fixation de la traverse et à côté de l'arrêt.

Utiliser pour cela les chandelles MR. 630-51/9 (hauteur = 285 mm).

♦ 4949



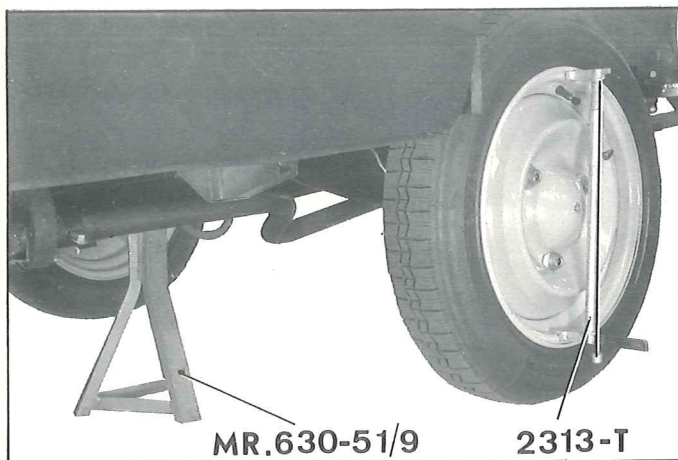
♦ 4938



MR.630-51/9

2313-T

♦ 4938



c) Déposer l'aile arrière du côté à contrôler.

d) Contrôler le carrossage : utiliser l'appareil 2313-T. Le fil doit être dans la zone 3 de l'appareil. Sinon déposer le bras et le contrôler (voir opération correspondante).

NOTA : Il est possible de transformer un appareil 2315-T en 2313-T en montant des plaquettes 2312-T. Suivre les indications du constructeur.

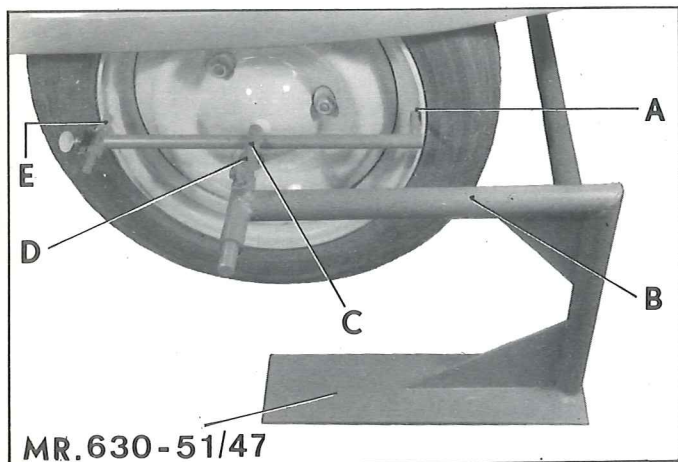
♦ CONTROLE DE LA POSITION DES BRAS ARRIERE

REMARQUE : Il peut être nécessaire, dans le cas d'une usure anormale d'un pneu, de vérifier le pincement de chaque roue arrière.

3. Placer le véhicule sur un sol plan et horizontal ; les hauteurs avant et arrière doivent être réglées correctement (voir opération correspondante).

4. Placer l'appareil MR. 630-51/47 comme indiqué sur la figure.

♦ 2315



- Desserrer la pîge mobile E et l'éloigner de la jante. Amener la touche A au contact de la jante à la hauteur de l'axe de la fusée en faisant coulisser la fourche C dans le support B. Immobiliser la fourche en serrant la vis D.

- Opérer de la même façon sur l'autre roue avec l'autre côté de l'appareil.

- De chaque côté , amener la touche mobile E au contact de la jante. Lire sur chaque vernier le chiffre placé en face du trait repère « a » (voir figure page suivante).

Relever ce chiffre en précisant :

- soit O1 s'il s'agit d'ouverture,
- soit P1 s'il s'agit de pincement.

5. Dégager les fourches C et avancer le véhicule pour faire tourner les roues exactement d'un demi-tour.

6. Recommencer les opérations du paragraphe 4. Relever de nouveau les chiffres indiqués sur les verniers :

- soit O2 s'il s'agit d'ouverture
- soit P2 s'il s'agit de pincement.

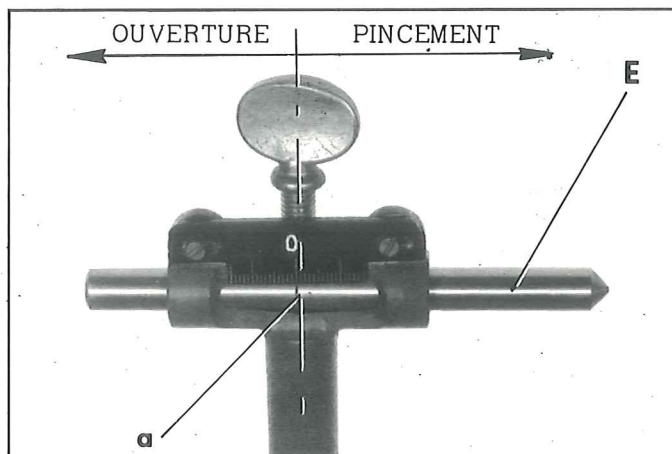
7. Déterminer la valeur du parallélisme pour chaque roue :

Plusieurs cas peuvent se présenter :

2315-1

- a) Les deux mesures indiquent de l'ouverture :
Faire la moyenne des deux lectures :

$$\frac{O1 + O2}{2}$$



- Les deux mesures indiquent du pincement :

Faire la moyenne des deux lectures :

$$\frac{P1 + P2}{2}$$

- b) L'une des deux mesures indique de l'ouverture et l'autre du pincement :

Deux cas peuvent se présenter :

O est supérieur à P

La position du bras sera :

$$\frac{O - P}{2}$$

P est supérieur à O

La position du bras sera :

$$\frac{P - O}{2}$$

- Sur les véhicules sortis *jusque Mars 1969*, chaque roue doit avoir un *pincement* compris entre 0 et 4 mm.
- Sur les véhicules sortis *depuis Mars 1969*, chaque roue peut avoir un *pincement* ou une *ouverture* compris entre 0 et 2 mm.

Il faut remplacer les bras dont la moyenne :

$$\frac{O1 + O2}{2} \text{ ou } \frac{P1 + P2}{2} \text{ ou } \frac{O - P}{2} \text{ ou } \frac{P - O}{2}$$

n'est pas comprise entre : 0 et 4 mm (*Véhicules sortis jusqu'à Mars 1969*)
ou entre : 0 et 2 mm (*Véhicules sortis depuis Mars 1969*).

REMARQUE :

Les différences entre les mesures, O1 et O2 ou O et P, relevées au paragraphe 7 ne proviennent que du voile de la roue.

La différence des valeurs lues sur l'appareil est le double du voile réel de la jante aux points considérés. Si elle est supérieure à 4 mm (ce qui correspond à un voile mesuré de $\frac{4}{2} = 2$ mm) il faut contrôler la roue, le voile réel d'une jante ne devant pas dépasser 2 mm.